

Saab 9-5 Aero Sedan AU-spec 2010–11

NEVS-brevet torsdag 14 mars

1. **Lång väg kvar för billiga elbilar – jättarna bromsar utvecklingen**
2. **”Orimlig export till Norge – bonusbilarna ska stanna”**
3. **Mitsubishi visar upp Dendo Drive House**
4. **Nissan Leaf – första elbilen att sälja över 400 000 exemplar**
5. **Prov: Mercedes B-klass – med komfort som i en E-klass**
6. **Leon Cupra R ST familjekombi från Seat med 300 hk och 400 Nm samt 4WD**
7. **Nya Hyundai Sonata – slankare än någonsin**
8. **Hyundais elbilsplattform kommer redan nästa år**
9. **El och sport i kombination från Piëch Automotive**
10. **Tesla stänger färre butiker än väntat – höjer priserna**
11. **En splitterny Tesla för 400 000:- ? Nej tack!**
12. **Tesla Model 3 mot Hyundai Kona Electric**
13. **Ford uppmärksammar arbetet med fordon för el och för biodrivmedel**
14. **Förslag: Gröna skyltar på el- och gasbilar**
15. **Volvo 142-låten!**
16. **Bil och mode på museum**
17. **Grattis Chevrolet Malibu!**

BREAKIT

1. Lång väg kvar för billiga elbilar – jättarna bromsar utvecklingen

10 mar 2019, kl 10:55 **Jon Wahlqvist**Webbredaktör

Elbilarna poppar upp runt varje hörn och så sent som för någon vecka sen lanserade Volvo sin nya elbilssatsning Polestar 2. Sedan länge finns ju även Tesla och flera andra märken har satsat på rena elbilar.



Trots att alla pratar elbilar – det kan dröja innan de är i var mans garage.

Men det är en lång väg kvar innan bilar drivna på el blir billigare än de som drivs av förbränningsmotorer. Trots att flera av de största biljättarna har annonserat storsatsningar på el är det just de som är bromsklossar på marknaden. Det säger Mikael Wickelgren, forskare på bilindustrin vid Högskolan i Skövde till nyhetsbyrån TT.

"Det knepiga slutgiltiga beslutet är att bestämma sig för att nu investerar vi inte i förbränningsmotorteknik. Den tidpunkten är vi inte vid nu," säger han.

Wickelgren menar att de stora bolagen inte vill ha hastiga förändringar eftersom de inte kan hantera dem. Därför bromsas utvecklingen upp.

Enligt bedömningar kan brytpunkten för när det blir billigare att producera elbilar än bilar med förbränningsmotorer variera stort. Alltifrån inom fem år, som de största optimisterna tror, till så sent som 2038 om man får tro pessimisterna.

"Många gissar och ingen vet," säger Mikael Wickelgren till TT.

SVENSKA DAGBLADET

2. ”Orimlig export till Norge – bonusbilarna ska stanna”

2019-03-10 21.00

Debatt Det här är en argumenterande text med syfte att påverka. Åsikterna som uttrycks är skribentens egna.

Flera granskningar har visat att nästan nya klimatsmarta bilar, som fått den tidigare supermiljöbilspremien eller den nya bonusen, försvinner ur landet. Regeringen bör därför snabbt genomföra ett antal åtgärder, skriver Svante Axelsson, Fossilfritt Sverige, och Sten Forsberg, Volkswagen Sverige.



Bilar på laddning i centrala Stockholm.

Om Sverige ska uppnå sina klimatmål behöver transportsektorn minska sina utsläpp med 70 procent till 2030. Dit är det nu bara elva år och vi behöver öka takten i omställningen för att nå målet.

Förra året var fortfarande över 90 procent av alla sålda bilar konventionella bensin- eller dieselbilar. Dessa kommer ha en livslängd bortom år 2030 vilket innebär att Sverige snabbt behöver öka andelen eldrivna fordon för att få ihop klimatekvationen.

Ett nytt skattesystem – bonus-malus – infördes 2018. Systemet ger bonus vid köptillfället för elbilar, laddhybrider och gasbilar medan bilar som har en hög bränsleförbrukning får en extra hög fordonsskatt de första tre åren. Bonus-malus har förutsättning att bli ett långsiktigt, stabilt incitamentsystem som bidrar till fler fossilfria bilar. Nybilsförsäljningen av laddbara bilar redan påverkats positivt, men för att systemet ska fungera effektivt behöver det kompletteras.

Flera granskningar i media har visat att nästan nya klimatsmarta bilar, som fått den tidigare supermiljöbilspremien eller den nya bonusen, försvinner ur landet. Problemet gäller inte bara elbilar utan även gasbilar som exporterats till andra länder så fort leasingperioden är slut.

Att nästan nya elbilar och gasbilar går på export är delvis en effekt av den svaga svenska kronan som gör svenska begagnade bilar billiga för utländska köpare – men beror också på att bonus-malus inte ger incitament för ägande av bonusbilarna eller stimulerar de svenska begagnatköparna att välja dem.

Varje månad lämnar hundratals gasbilar och laddbara bilar landet, en stor del exporteras till Norge. Exporten av begagnade elbilar visar också tecken på att växa efter hand som försäljningen av nya elbilar ökar. Svenska skattebetalare finansierar därmed, via statliga subventioner, försäljningen av nya klimatbonusbilar som sedan aldrig når svenska begagnatköpare – det vill säga privatpersoner som köper bil. Dessa får därmed svårt att ställa om till fossilfri mobilitet. Denna effekt samt misshushållningen med statliga medel riskerar leda till minskad legitimitet för bonus-malus-systemet.

För att omställningen av fordonsflottan ska bli effektiv behöver därför bonus-malus kompletteras med incitament som gör det mer attraktivt att äga en bonusbil. Regeringen bör därför snabbt genomföra ett antal åtgärder.

- **Underlätta för konsumenterna att ladda sina bilar hemma.** Att byta bil är en stor utgift för ett hushåll och att då dessutom ta steget att investera i en laddbox gör kalkylen dyrare. Vi vet från undersökningar att de flesta elbilsförare laddar hemma, vilket gör det olyckligt att budgeten som riksdagen röstade igenom i höstas har slopat ladda hemma-stödet. Ett nytt stöd som hjälper småhusägare, bostadsrättsföreningar och hyreshusbolag att ordna bra laddinfrastruktur vid bilarnas hemmabas – människors bostäder – behövs.
- **Möjliggör utbyggd laddinfrastruktur längs vägarna.** Tidigare fanns lagkrav på förnybara drivmedel vid bensinstationerna. Nu behövs en strategi som garanterar att det finns laddningsstolpar i hela Sverige. Att förstärka elnätet och bygga laddinfrastruktur är en mycket lönsam investering för samhället eftersom en ökad andel elbilar leder till minskade kostnader för importerade drivmedel.
- **Differentiera parkeringsavgifterna.** Begagnatköparna vill göra ett bra miljöval, men för dem spelar kanske priset en än större roll än för nybilsköparen. Åtgärder som ger förmånligare parkering skulle öka intresset för nya och begagnade bonusbilar väsentligt. För att styra med parkeringsavgifter krävs ett regeringsbeslut som ger kommunerna rätten att sätta parkeringsavgifter efter bilarnas miljöegenskaper.
- **Differentiera trängselskatten i Stockholm och Göteborg** så att bonusbilarna får en något lägre skatt under en övergångsperiod.
- **Inför miljözoner** där så är lämpligt och förändra miljözonsreglerna så att även laddhybrider som kör på el får köra i den inre zonen i städerna.
- **Förläng malusdelen** för de bränsletörstiga bilarna i bonus-malus-systemet från tre till fem år så att de inte blir så attraktiva att köpa redan efter tre år. I dagens system är dessa bilar billigare att äga än de var innan bonus-malus infördes.

Förutom dessa åtgärder för att göra det mer attraktivt att äga en bonus bil är det också viktigt att staten är ett föredöme och ställer om den offentliga upphandlingen. Miljöbilsdefinitionen, som ligger till grund för upphandlingen och även används som norm för många företag, bör därför skärpas så att den motsvarar definitionen av en klimatbonusbil.

Sveriges klimatmål om att trafiksektorn ska minska med 70 procent till 2030 är en tuff utmaning. För att det ska finnas tillräckligt med biobränsle till bränslebytet för äldre bilar och tung trafik bör nybilsförsäljningen snabbt ställa om till de nya miljöbilarna; elbilar, laddhybrider och gasbilar, men det räcker inte. De nya bilarna måste också stanna i Sverige om pusslet ska gå ihop.

Svante Axelsson nationell samordnare för Fossilfritt Sverige

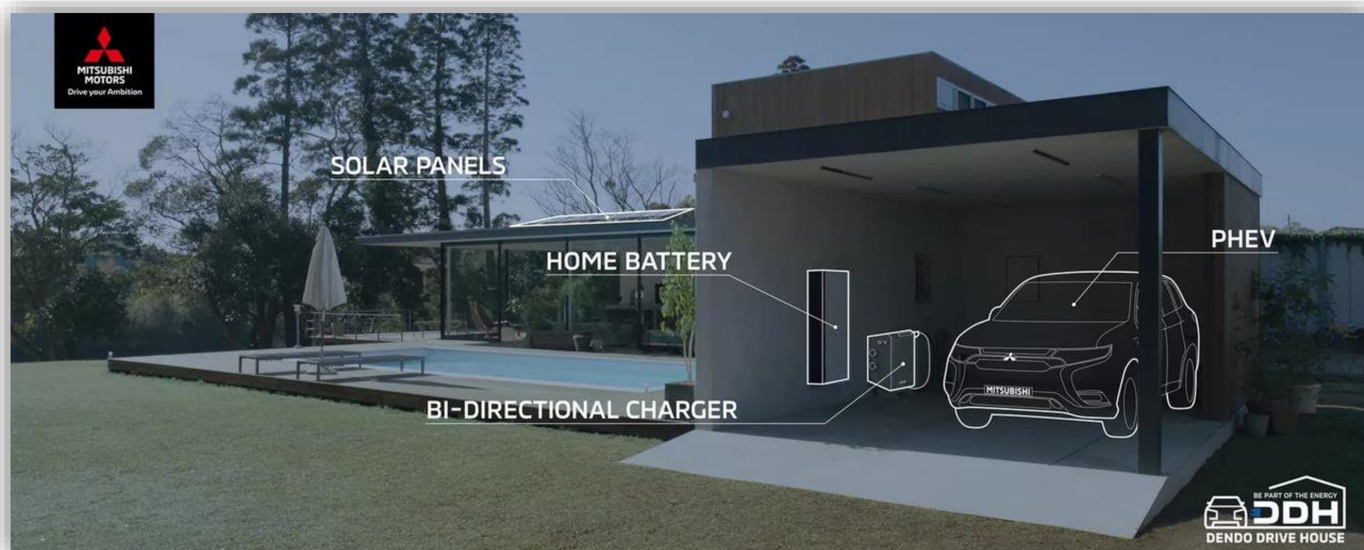
Sten Forsberg chef Volkswagen Sverige



3. Mitsubishi visar upp Dendo Drive House

Av Wille Wilhelmsson 2019-03-10 kl 14:00

Energilösning för din bil och ditt hem



FILM: [***https://youtu.be/WTEENrbyeAg***](https://youtu.be/WTEENrbyeAg)

Under årets bilmässa i Genève så visade Mitsubishi upp lite av sina bilar men man presenterade även en energilösning för bilar och hem som man kallar för "Dendo Drive House".

Det handlar om ett system där man kan dela energi mellan bilens batteri och huset med hjälp av en dubbelriktad batteriladdare. Tanken är alltså att om bilens batteri börjar bli tomt kan det laddas upp med energi från huset och skulle huset behöva lite mer energi så ska det gå att tanka från bilens batteri.

Tanken bakom Dendo Drive House verkar vara att man ska kunna använda bilens batteri som ett slags backup om det till exempel skulle bli strömavbrott. Ett annat scenario är att man tankar bilens batteri fullt på natten när elen är billigare och sedan använder bilens batteri för att driva huset under dagen då elen kan vara dyrare.

Mitsubishi säger att de kommer att börja sälja Dendo Drive House-lösningar senare i år men de lär antagligen inte bli särskilt billiga. Enligt The Verge kan bara själva batteriladdaren komma att kosta 10.000 euro och sen tillkommer kostnad för solcellspaneler, ett batteri till huset, en kompatibel bil samt installation av det hela. Bland bilarna som kommer att ha stöd för Kendo Drive House nämns Mitsubishi Outlander PHEV samt den nya **Engelberg Tourer** som Mitsubishi visade upp i Genève.

Mitsubishi Engelberg Tourer - en försmak på nästa Outlander?

Engelberg - nytt SUV-koncept från Mitsubishi

Mitsubishi uppdaterar ASX

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Nissan Leaf – första elbilen att sälja över 400 000 exemplar

Peter Klemensberger

11 mars 2019

Nissan Leaf är världens bäst säljande elbilsmodell, nu spränger den vallen på 400 000 sålda exemplar.



Nissan Leaf är en pionjär när det gäller elbilar. Ja, moderna elbilar vill säga, eldrift har funnits sedan bilens födelse. Nissan Leaf lanserades 2010 (2011 i Sverige) och var Nissan första mass-producerade elbil. Fyra år senare hade man kommit upp i 100 000 sålda Leaf-bilar men redan året efter var siffran dubblad.

Även i Sverige har Nissan Leaf lyckats bra. I sammanställningen för sålda elbilar under januari månad i år fanns bilen i topp med 264 sålda exemplar.

Nissan har räknat ut att Leaf-ägarna har kört över 10 miljarder kilometer tillsammans sedan dess och med det sparat 3,8 miljoner fat olja.

Leaf finns på över 50 olika marknader, främst i Europa men lanseringar sker under 2019 i 13 olika länder i Asien, Latinamerika och Oceanien.

Nissan Leaf ställdes senast i test i Teknikens Värld nummer 26/2018 men fick se sig slagen av Hyundai Kona Electric.

GALLERI
Nissan Leaf 2018
53 bilder



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Nissan LEAF

The world's best-selling electric vehicle ever

2010
First mass production EV **Nissan LEAF debuts**

2014
LEAF sales reach **100,000** worldwide

2015
LEAF sales reach **200,000** worldwide

Updated LEAF with **30 kWh battery** *1

2017
New Nissan LEAF, an icon of **Nissan Intelligent Mobility** launched with ProPILOT, ProPILOT Park, e-Pedal *2

2018
LEAF sales reach **300,000** worldwide

Best-selling electric vehicle across Europe and best-selling car overall in Norway

2019
New Nissan LEAF e+ launched, offering choice of power and range

170 days

Nissan EVs already on the road can store **more than 10 GWh** of electricity combined, enough to power one of the world's largest theme parks **for 170 days** *4

MARCH **2019**

Sales surpassed
400 000
worldwide

248,000 times

Nissan LEAF cars have driven more than **10 billion kilometers** in total, equivalent to circling the globe **248,000 times.** *3

Now available in more than 50 markets

*1. Available only in certain markets. *2. ProPILOT is called ProPILOT Assist in the U.S. ProPILOT Park is available in Japan and Europe only.
*3. Based on extrapolation of real customer data. *4. Calculation based on 60 MWh average daily use.

SIMPLY AMAZING



5. Prov: Mercedes B-klass – med komfort som i en E-klass

Av Michael von Maydel, Publicerad 2019-01-22 15:01, uppdaterad 2019-03-11, 13:27

Nyss kom nya A-klass. Nu är det dags för den högbyggda B-klass att förnyas med avancerade instrument och riktigt bra komfort.



VAD ÄR NYTT?

Konceptet är oförändrat men totalt sett är nya Mercedes B-klass en helt ny bil. Både de nya designdragen och tekniken är hämtade från lillebror A-klass. Vad som däremot inte syns vid första anblicken är de många förändringar som gjort en bra bil ännu bättre.

Tvärt emot gällande trend har B-klass inte växt nämnvärt, yttermåtten är i stort sett samma som hos föregångaren. Det gäller även det bekväma insteget, den goda översikten och den upphöjda sittpositionen – man sitter nio centimeter högre än i en A-klass.

Axelavståndet har däremot sträckts ut med tre centimeter vilket gagnar baksätespassagerarna. De märker även bättre plats på bredden. Baksätet är dessutom skjutbart 14 centimeter och beroende på inställning kan man variera bagagevolymen mellan 445 och 705 liter (föregångaren erbjöd visserligen 35 l mer men utrymmet är ändå bra).

Ryggstödet på passagerarstolen fram kan fällas för transport av långa föremål. Den ökade flexibiliteten förstärks också av att tredelat baksätesryggstöd och variabel lastgolvshöjd är nu standard i Mercedes B-klass.



Förarmiljön känns igen från lillebror A-klass – och från storebror E-klass.

Nya är även fem motorer från 136 hk till 190 hk, alla med partikelfilter. Den 1,3 liter stora bensinmotorn har dessutom cylinderavstängning vid dellast. Vid lanseringen är dubbelkopplingslådor standard. Något senare kommer versioner med sexväxlade manuella lådor, fyrhjulsdrift och lägre effekt.

Vid vår första provtur väljer vi den 150 hk starka 200 d. Turbodieseln på två liter har hittills enbart byggts in på längden men i B-klass sitter den på tvären och skickar sina 320 Nm via en nyutvecklad åttaväxlad dubbelkopplingslåda.

Dessutom har Mercedes försett dieselmotorn med en andra (!) SCT-katalysator i avgaslinan för att klara certifieringen för Euro 6d som är ett krav från 2020.



Det erbjuds både komfort och rejäla utrymmen i baksätet. Skjutbart är det också. Stort baksäte och rejält bagageutrymme är ju "grejen" med B-klass, så även i tredje generationen.



Innanför den stora bakluckan döljer sig ett lastutrymme på upp till 1.540 liter (i bensinversionerna).

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Allt det där låter ju bra men vid verklig körning är vi inte helt övertygade om kombinationens förträfflighet. Det fattas inte kraft men dubbelkopplingslådan växlar onödigt mycket. Dessutom är dieselmotorn mer högljudd vid högre varvtal än önskat. Man tar gärna till växelpaddeln för att växla upp och därmed sänka varvtalet.

Däremot är chassits avstämning lyckad och komfortabel. Precis som i föregångaren finns det ett system för adaptiva stötdämpare med klart märkbar skillnad mellan sport och komfort. I det senare glider man fram lika avslappnat över dålig asfaltsväg som i en E-klass. Inga stötar, bara en mjuk avfjädring.

Dessutom arbetar fjädringen mindre direkt än i den snabbfotade A-klass vilket förstärker komfortkänslan. Det är bra, för trots alla nya friska designdrag är komforten viktig för den inarbetade kundgruppen.

NÖRDFAKTA:

Det finns fyra utrustningsnivåer som kan utrustas med allehanda paket, förarassistansprogram och infotainment. Vår provbil var maxutrustad och hade synnerligen hög underhållningspotential.

Precis som hos den tidigare släppta A-klass har B-klass fått det pekskärmsbaserade MBUX-multimedia-systemet. Det har adaptiv röststyrning och är ganska maffigt med sina stora, fristående bildskärmar.



Precis som tidigare handlar körupplevelsen i B-klass mer om komfort än om körglädje.



200 d-motorn är helt okej,
värre är det med samspelet motor/låda.

BORDE JAG KÖPA EN?

B-klass har blivit piggare och mera dynamisk utan att göra sina gamla kunder besvikna. Åk-komforten imponerar liksom flexibiliteten och arsenalen av förarassistansprogram. Det enda smolket i bägaren är det bristande samspelet mellan dubbelkopplingslådan och motorn i B 200 d.

Med ett grundpris på från 276.900 kronor (B 180, B 200 d kostar från 306.900 kronor) kan man å ena sidan hitta flera lika stora mpv:er och crossovers till en betydligt mindre peng. Å andra sidan har de inte lika hög grad av kvalitet och förfining. Nya B-klass har premiär hos handlarna i februari 2019.

MERCEDES B-KLASS
TEKNISKA DATA

	B 180	B 200	B 200 d	B 220 d
Motor	R4, turbo, bensin	R4, turbo, bensin	R4, turbo, diesel	R4, turbo, diesel
Volym, cm³	1 332		1 950	
Effekt, hk vid r/min	136 vid 5 500	163 vid 5 500	150 vid 3 400	190 vid 3 800
Vridmoment, Nm vid r/min	200 vid 1 460	250 vid 1 620	320 vid 1 400	400 vid 1600
Längd/bredd/höjd, mm	4 419/1 796/1 562			
Axelavstånd, mm	2 729			
Bagageutrymme, l VDA	455–1 540		445–1 530	
Acc. 0–100 km/h, sek	9,0	8,2	8,3	7,2
Toppfart, km/h	212	223	219	234
Förbrukning NEDC, l/100 km	5,4	5,4	4,2	4,4
CO_2, g/km	123–128	124–129	112–119	116–119
Pris, kr	276 900	300 900	306 900	345 900

SUMMERING

PLUS: Komfort, flexibilitet, utrymmen, kvalitetskänsla.

MINUS: Tveksamt samspel i drivlinan i B 200 d, bland de dyraste bilarna i klassen.





Mercedes-Benz 10/30 HP 1923



6. Leon Cupra R ST familjekombi från Seat med 300 hk och 400 Nm samt 4WD

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-03-11, 15:51

Suvmodellen Ateca Cupra får nu sällskap av Cupra R ST. 0–100 km/h går på bara 4,9 sekunder – inte illa av en kombi.



Hösten 2017 släppte Seat specialmodellen Leon Cupra R, en halvkombi byggd i endast 799 exemplar. Nu är det dags för uppföljaren Cupra R ST – alltså en kombi.

En snabb titt i faktabladet berättar att den fyrcylindriga, 2,0-liters bensinturbon ger maximalt 300 hk och 400 Nm. 4Drive – alltså fyrhjulsdrift – är standard, liksom sjustegad DSG-låda. Hög effekt och bra grepp ger en 0–100 tid på 4,9 sekunder, andra gången som Seat kryper under fem sekunder. Toppfarten är begränsad till 250 km/h.

Precis som hos halvkombin utmärker sig Cupra R ST med många kopparfärgade detaljer, liksom rikligt med kolfiber. Fyra exteriörkulörer finns att tillgå, varav "Blackness Grey" är en unik färg för Cupra R ST. Liknande färgkulörer hittar vi i interiören, tillsammans med sportstolar och sportratt i halksäker alcantara.

19-tumsfälgar är standard och innanför dessa hittar vi Brembo-bromsar. Leveranserna av nya Cupra R ST ska inledas senare denna månad men det finns inga uppgifter om det även denna gång blir en begränsad upplaga.

Snabba kombimodeller är inget nytt för Seat, om vi går tillbaka till 2015 så körde Leon ST Cupra runt Nürburgring på 7:58 – vilket gjorde modellen till den snabbaste kombin. Till och med snabbare än som BMW M5 Touring, Audi RS 4 Avant och Audi RS 6 Avant. Seats kombirekord skulle dock slås 2017 av Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+ Estate som snurrade runt på 7:45,19. Skam vore det väl annars, men mer än dubbel toppeffekt (612 hk).

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Nya Hyundai Sonata – slankare än någonsin

Mattias Rabe 8 mars 2019

En månad före den publika debuten presenterar Hyundai nu nya Sonata. Du som går igång på den får nöja med att titta på den på bild, för till Sverige kommer den med största sannolikhet inte.



1985 kom första generationen Hyundai Sonatasom utanför hemmamarknaden i Sydkorea hette Stellar. Den var faktiskt ersättare till Ford Cortina som Hyundai byggde på licens.

34 år senare presenterar Hyundai åttonde generationen Sonata, och den kantiga kaross som för gällde är långt borta. Nya Sonata är nämligen slankare än någonsin, koreanerna har skapat vad världen lite slarvigt kallar för en fyrdörrarscoupé. Den korta bakluckan är betydligt mer sluttande än på föregångaren. Modellen är inte helt olik femdörrarscoupén Volkswagen Arteon, inte minst när karossen är lackerad i färgen vi ser på bilden överst.

Formerna till nya Sonata har hämtat inspiration från fjolårets konceptbil Le Fil Rouge som var just en studie i märkets nya design- och teknikspår som de kallar för ”Sensuous Sportiness” och som beskrivs som fyra områden med extra fokus; proportion, arkitektur, styling and teknik. Le Fil Rouge visades upp på bilsalongen i Genève förra våren.

En rejält iögonfallande detalj hos nya Sonata är strålkastarnas lysdiodsignatur i nederkant som fortlöper en bit upp över huven i vad som ser ut som kromlister. Men det är inte krom, DRL-ljusen är nämligen vad man kallar för ”Hidden Lighting Lamps”. När de är avstängda ser de ut som kromdetaljer, när de är påslagna lyser de upp som vanliga ljusslingor gör. Bilen får av dessa helt klart en egen karaktär i fronten.

Baken bär veck som får en att minnas sista generationen Hyundai Coupé, i övrigt är likheterna skrala. Bakljusarrangemanget är inte helt olikt det som sitter på Polestar 2 (som Hyundai inte har kunnat snegla på, bara för att klargöra det), men ljusrampen nedtill.

Interiört har Sonata tagit ett stort steg. Sjunde generationens mittkonsol och instrumentbräda är klumpig och med en infotainmentskärm som ser ut att ha glömts bort vid ritbordet och i stället tillkommit i efterhand. Nya Sonata har fått en betydligt mer elegant förarmiljö med en europeisk touch. Instrumentbrädans övre del är inte helt olik den vi redan sett i nya suven Palisade, men i Sonata är den mer gracil. Infotainmentskärmens utformning och placering är inte helt olik den som finns i nya BMW 3-serie.



Hyundai bjuder ännu inte på några exakta detaljer och specifikationer, inte mer än att den är 4,5 centimeter längre, 2,5 centimeter bredare och 3,0 centimeter lägre än föregångaren samt att axelavståndet är 3,5 centimeter längre. Det bör betyda att nya Sonata är 490 centimeter lång, 189 centimeter bred, 143,5 centimeter hög och har ett axelavstånd på 284 centimeter. I USA räknas dessa mått till mellanklassen.

Nya Hyundai Sonata ska marknadslanseras under andra halvan av 2019. Det sägs att den ska bli en global modell, men om Europa inkluderas återstår att se. Det har ryktats att en kombi-version är under utveckling och att den i så fall når europeisk mark. Men först har vi att se fram emot den publika världspremiären på bilsalongen i New York i april.



GALLERI
Hyundai Sonata 2020
6 bilder



8. Hyundais elbilsplattform kommer redan nästa år

Text: Lotta Hedin

Publicerad: 2019-03-04

Hyundai Motor Group kommer att ha sin rena elbilsplattform klar redan nästa år – alltså minst ett år tidigare än vad företaget tidigare signalerat. Som Elbilen rapporterade från Paris-mässan 2018 planerade Hyundai då att plattformen skulle vara klar 2021, och lanseras med den nya sportbilen Genesis.

Men i företagets plan för framtida investeringar som nyligen presenterades skriver man att en ny bilmodell som är byggd på en ny EV-plattform kommer att lanseras redan 2020. Med den nya plattformen ska kostnaderna kunna sänkas och tillverkningen bli effektivare.

Huyndai Motor Group, där även Kia ingår, meddelar att företaget öronmärkt motsvarande 27 miljarder kronor för utveckling av elektrifierade fordon. Planen är presentera 44 elmodeller till år 2025, både rena elbilar, laddhybrider, hybrid- och bränslecellsbilar. Med det tänker man inta positionen som en av världens tre största elbilstillverkare år 2025.

Lotta Hedin

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. El och sport i kombination från Piëch Automotive

Peter Klemensberger 11 mars 2019

Namnet Piëch är åter i fordonsindustrin. Ferdinand Piëch må ha dragit sig tillbaka men hans son Anton har startat Piëch Automotive som nu visat upp bilen Mark Zero.



Som namnet antyder rör det sig om en elbil och räckvidden är 50 mil. Bilen accelererar 0-100 km/h på 3,2 sekunder och topphastigheten är 250 km/h. Mark Zero har tre elmotorer på 201 hästkrafter vardera. En vid vardera bakhjul och en för framaxeln.

Bilens batterier ska kunna laddas till 80 procent på 4,40 minuter. De är av en ny typ från kinesiska Desten och ska bara stiga 15 grader i temperatur vid laddning och kräver därför inte någon vätskekylning. Batterierna är monterade i längsled mitt i bilen och över bakaxeln. Batteritypen gör att bilen väger 1 800 kg, 200 kg mindre än om ett system med vätskekylning valts.

Mark Zero mäter i millimeter 4 432 i längd, 1 991 i bredd, 1 250 på höjden och 2 620 mellan hjulaxlarna.

Bilen bygger inte som många andre elbilar på en plattform av så kallas skateboardtyp utan på en flexibel plattform. I och med detta kan olika drivlinor monteras, såväl el som hybrider och förbränningsmotorer.

Mark Zero är en bil som vill ta fascinationen av den klassiska sportbilen till elbilens era, vilket formen är en tydlig markering av.



– Vi har byggt en sportbil vi själva skulle vilja köpa och vi har pratat mycket med entusiaster för att höra vad de saknar på marknaden. Vi vill erbjuda en modern klassiker som inte är fixerad vid konsumtionscykler utan som ger föraren njutning varje minut bakom ratten, säger Anton Piëch.

Med på tåget är också kinesiska Tgood som i dag tillhandahåller 210 000 laddstationer på 310 orter.

Piëch Automotive är baserade i Zürich och någon koppling till Volkswagenkoncernen finns inte. Förutom Mark Zero vill man även bland annat ta fram en sportig suv.

Om alla bitar faller på plats kan Mark Zero komma i produktion om tre år.



Peter Klemensberger

DiGITAL

10. Tesla stänger färre butiker än väntat – höjer priserna

måndag 11 mars 2019 kl. 07:55

Tesla stänger hälften av bolagets fysiska butiker, vilket var en mindre neddragning än väntat. Det innebär att priserna på bolagets bilar höjs med i genomsnitt 3 procent.



Teslas vd och grundare Elon Musk.

Elbilstillverkaren Tesla ska "bara" stänga runt hälften av bolagets fysiska butiker, framgår av ett blogginlägg på bolagets hemsida.

För att det ska möjliggöras kommer priserna på bolagets bilmodeller att höjas med i snitt 3 procent.

Teslas beslut om att stänga alla sina fysiska butiker utlöste interna protester efter att många av de anställda tagits på sängen av beskedet, som gavs av vd:n och grundaren Elon Musk den 1 mars.

Då kommunicerade elbilstillverkaren att man fortsättningsvis enbart skulle sälja på nätet. Nu visar det sig att neddragningen av den fysiska handeln inte blir fullt lika dramatisk.

”Med andra ord kommer vi bara att stänga cirka hälften så många butiker, men kostnadsbesparingarna är därför bara ungefär hälften”, skriver Tesla på den egna bloggen.

Vissa butiker som stängts ska nu öppnas igen, men med färre anställda.

Butiksstängningarna var del av en framstöt för att uppfylla löftet om att sänka priserna på Teslas Model 3 till 35 000 dollar, motsvarande knappt 330 000 kronor.

Prishöjningarna kommer drabba de exklusiva modellerna av Model 3, Model S och Model X, men inte basmodellerna, skriver Tesla. Till och med 18 mars kan bilköpare lägga order till nuvarande prisnivå, enligt bolaget.




TESLA CLUB SWEDEN

11. En splitterny Tesla för 400 000:- ? Nej tack!

By Tibor Blomhäll | 11 mars, 2019 | Tesla

Tesla börjar i dagarna producera sina första leveransklara exemplar av sin ”folk-elbil” Tesla Model 3 SR. De första kunderna ska få sina bilar om några veckor.



Ända sedan Elon Musk först presenterade Tesla Model 3 har alla väntat på den utlovade $35,000 bilen. Det första året var det dock bara Long Range och Performance modellerna tillgängliga, med betydligt dyrare prislappar. Medium Range versionen kom senare i USA; här i Sverige har vi fortfarande endast de dyrare modellerna att välja mellan.

Svenska kunder måste nu bestämma sig: ska jag köpa en Model 3 för 6-7-800,000 kronor – eller vänta på billigaste modellen? Som sägs börja levereras till Europa om 6 månader. Plus två månaders båtleverans skyndar sig Teslas svenska personal att tillägga. Frågan är alltså om vi kan se några Standard Range Model 3 på våra svenska vägar innan årsskiftet?

Lägger vi på frakt, tull och moms på amerikanska $35,000 priset hamnar vi på runt 460,000 kronor som svensk utgångspris för Model 3. Varav du får tillbaka 60,000:- efter 6 månader när staten betalar ut elbilsbonuset som tack för att du inte förpestar stadsluften.

Summa summarum runt 400,000 kronor för en elbil med 5.9 sekunders acceleration och 35 mils räckvidd.

Fast du kommer inte köpa den bilen.

För du kommer hellre betala 25,000 kronor extra och få Tesla Model 3 SR+

För du vill ju ha elmanövrerbara framsäten, navigation, och en ordentlig mittkonsol med mobilladdning istället för bara en öppen korg mellan framstolarna. Och dessutom få 4 mil till i räckvidd, 39 mil isf 35. Det är ju en jättebra deal!



Välkommen till Tesla. Bolaget som är en hejare på att sälja på kunder ”lite till”. För har du väl kommit till nivån SR+ kan det ju verka lockande att få sätesvärme bak, premiumljud med subwoofer, satellitbild och trafikinfo på kartan, webbläsare och streaming musik, och garage-port öppnare. Och hela 42 mils räckvidd. För bara 40,000 kronor extra. Tesla har nu så många versioner av sin Model 3 att det finns alltid en prisvärd variant med fler lockande finesser för bara en näve tusenlappar till.

Med alla dessa lockelser undrar vi hur många som egentligen kommer nöja sig med absolut enklaste Teslan?

Kommer den ens finnas kvar nästa år?

När Tesla Model S först visades upp för världen sades den skulle kosta från $49,000. Och den gjorde ju det – ett tag. När leveranserna startade 2012 fanns en variant med 40 kWh batterier för just $49,000. Men försvinnande få valde att köpa den. Alla la till ”bara några tusen till” för att få en bättre bil. Efter mindre än ett år togs den bort från sortimentet. Det var för krångligt att tillverka en version i så få exemplar.

Ska jag vara ärlig misstänker jag starkt att samma sak kommer hända med $35,000 varianten av Tesla Model 3. Efter ett tag kommer den också försvinna från sortimentet.

Men det kommer inte vara Teslas fel. Bara deras lockande prislistas.

TCS ett år sedan: Sök hotell med elbilsladdning

För ett år sedan rapporterade vi att nu kan man söka efter hotell som erbjuder laddplats för elbil på både hotels.com och booking.com.

Bra att komma ihåg när man ska planera sommarens utflykter!

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Tesla Model 3 mot Hyundai Kona Electric

Oskar Krüger 10 mars 2019

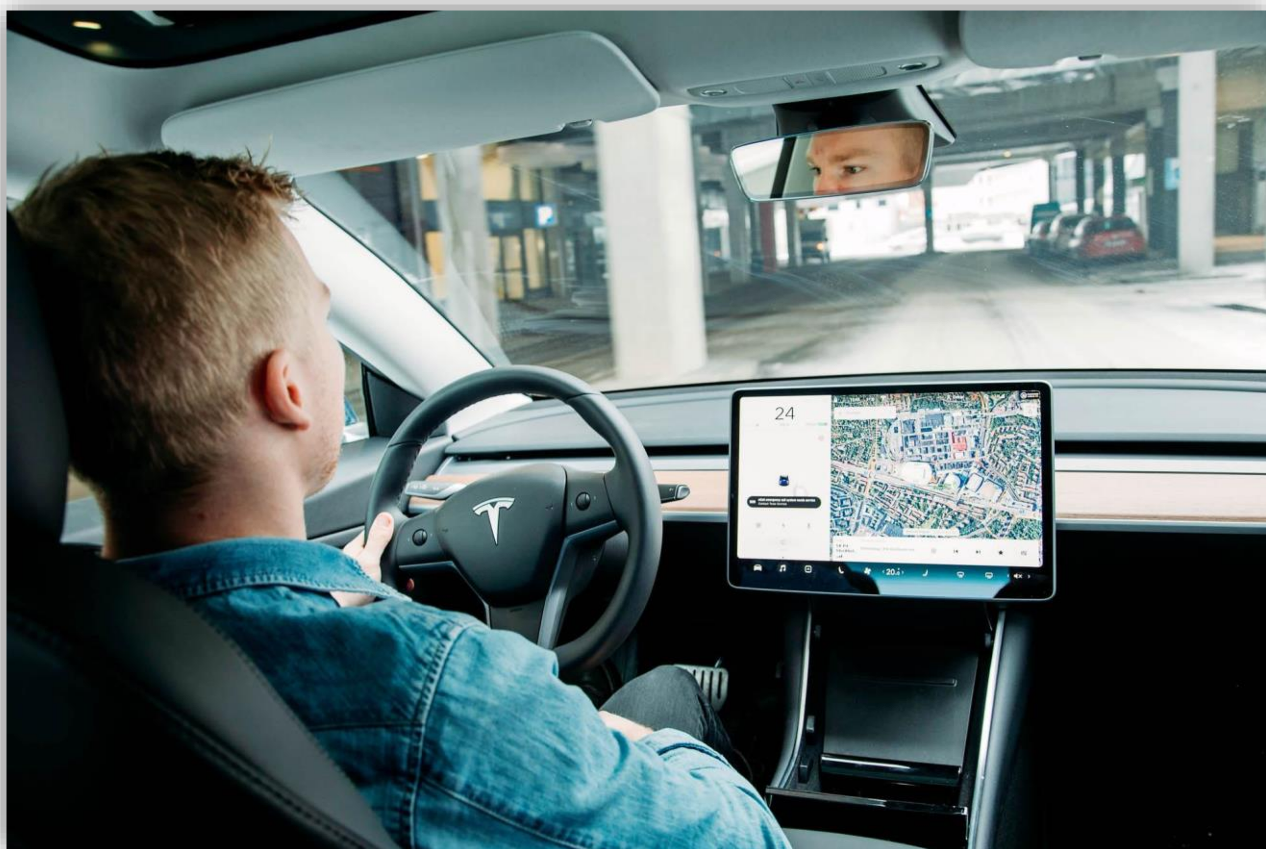
Teslas ”billiga” elbil har äntligen kommit till Sverige. Dock med nederländska plåtar. Svenska leveranser sker redan i februari och vi tar första trean som kommit innanför Sveriges gränser och laddar för ett möte med testvinnande Hyundai Kona Electric.



Hyundai och Tesla är två vitt skilda varumärken. Tesla som står för högteknologiska, hyper-snabba och lite för dyra elbilar. Och Hyundai som länge stått för plastiga, billiga och vanliga bilar. Men nu har gränserna korsats, framför allt på en punkt. Med ett batteripaket på 75 kWh hos Tesla och på 64 kWh i Hyundai Kona electric kommer bägge runt 50 mil i teorin. Men skillna-derna i övrigt är stora, hur stora ska vi nu utreda.

När jag öppnar förardörren till Model 3 ser det snarare ut som interiören på en icke körbar konceptbil. Överallt är det avskalat, och de enda knapparna i sikte är två rattknappar, knapparna till fönsterhissarna och de som öppnar dörrarna. Ja, Tesla har avlägsnat de inre dörrhandtagen och ersatt dem med en knapp ovanpå handtaget på dörrsidan. Det fungerar faktiskt riktigt bra och känns direkt naturligt och jag frågar mig själv – varför har ingen gjort det här tidigare? På utsidan har för övrigt de elektriskt utskjutande handtagen ersatts med handtag som fälls ut ma-nuellt genom att trycka på ena änden.

I centrum finns det som lyfter hela interiören. Den enorma touchskärmen har tippat och ligger ner i stället för står upprätt som i större Model Soch X. Men den är fortfarande gigantisk, och nu har ännu fler funktioner flyttat in och bosatt sig i menyerna. På gott och ont. Blinkers-/vind-rutetorkar-/helljusspak och drivhållsväljaren (alltså spaken som man väljer åt vilket håll bilen ska drivas med… reds anm) sitter kvar framför ratten, men exempelvis justering av ratt och backspeglar görs på den stora skärmen. Även intervallet för torkarna styrs via skärmen, vilket känns lite omständligt.



Hastigheten anges uppe i vänstra hörnet av skärmen. Det vita sjoket till vänster är konstant och i nederkant väljs menyer som täcker kartan.

Dessutom gör inte autoläget på provkörningsbilen någonting i snösprutet utan torkararmarna ligger blixtstilla tills jag antingen ändrar till fast intervall eller själv trycker på toppen av spaken för att torka en gång. Men det går alltså inte att vrida toppen av torkarspaken för att byta intervall utan jag måste in i skärmen och pilla varje gång. Dåligt.

I vanlig Teknikens Värld-anda går bilbytena under dueller och tester fort, och att ställa in körställningen i farten är ett måste, men här måste jag i stället fixa allt innan jag åker iväg. Bra då att det är enkelt att spara och uppdatera körprofiler för olika förare. Att ställa in ytterbackspeglarna är extra viktigt i Model 3 för genom bakrutan är sikten dålig. Rutan går inte tillräckligt långt ner för att det ska vara möjligt att se det som är nära bakom. I övrigt är dock sikten god med en vindruta som går väldigt långt ner och en fönsterlinje som överlag är låg.

Säteskomforten är godkänd men det uppstår en önskan om att kunna sitta lägre, för på något vis får jag känslan av att sitta i en sportbil. Något som Model 3 egentligen inte ska blandas ihop med – även om tiden det tar för vår Model 3 Performance från stillastående till 100 km/h imponerande nog bara är 3,5 sekunder. Det här är en bil i storleksklass med BMW 3-serie och Volvo S60 och ingen prestandabil bortsett från fartresurserna.

Från Stockholms södra förorter styr vi ut mot Dalarö och känner efter om Model 3 fortsätter späda på det goda förstaintrycket eller om den faller platt på riktig svensk landsväg. Jag sparar spänningen till hemvägen och hoppar in i Hyundai Kona electric. Kona electric kom nyligen till Sverige men i den höga takt som nya elbilar kommer har nyhetsvärdet för koreanen redan svalnat. Men alltjämt är Kona electric tillsammans med syskonbilen Kia e-Niro Sveriges två vettigaste elbilar, två elbilar som faktiskt kan konkurrera med vanliga bilar i ekonomironden.

Med 64 kWh batteri kostar Kona från 409 900 kr och Kia e-Niro från 429 900 kr. Samtidigt kostar vår Tesla Model 3 Performance 767 200 kr, dock kostar Model 3 650 200 kr utan Performance (samtliga angivna priser utan 60 000 kr i skattebonus).



Nästa sevärdhet för Model 3 är -Stockholms stadshus – Kona leder vägen.

Det är förvånande hur snabbt man vänjer sig vid vissa saker. I det här fallet är det Teslas gigantiska skärm. För inne i Konan känner mig direkt förvirrad, det är ju knappar överallt! Konan ger ifrån sig ett tillgjort ljud under körning men jag vet att det går att stänga av. Men sitter knappen på mittkonsolen, i infotainmentsystemet, på ratten eller till vänster om ratten? I Teslan hittar jag inte allting direkt men jag vet ändå att inställningen finns någonstans på skärmen. Här är det tydligt att Tesla och Hyundai har valt helt olika skolor. Hyundai har gjort en elbil som känns och beter sig som en vanlig bil medan Tesla har gjort något helt nytt som känns futuristiskt. Konan framstår som dötrist i jämförelse och känns inte alls framtid.

Konas stående köpargument är hela tiden en imponerande räckvidd till ett bra pris. För Kona är inget under av körglädje även om den är försedd med 204 hästkrafter. Men kraftutvecklingen är direkt i sportläget och Kona electric är snabb, det kan man inte ta ifrån den.

Vi har nått ut till Dalarös södra spets, en trevlig plats på sommaren men mest kall och blåsig under vår korta visit. Med ett snabbt knapptryck i Teslan är speglar, ratt och stol tillbaka i lägena som jag ställde in dem i innan förarbytet. Att vindrutan går så långt ner är ännu mer påtagligt nu efter att ha gått från Konan. Hela bilen känns mycket luftigare, vilket mest beror på glastaket som är så stort att det går ihop med bakrutan.

Mörktonat är det också så man ser inte ut så mycket. Bra så att bilen inte blir som en bastu på sommaren. Nu är temperaturen dock en bra bit under nollan och solen har inte visat sig många minuter under dagen, så att det ska bli för varmt är ingen risk. Tvärtom. Värmeutblåsen är snyggt dolda och illustreras ännu snyggare på skärmen där svävande luftströmmar flyttas när utblåsen ändras genom att dra med fingrarna på pekskärmen.



Konas interiör är mer traditionell och känns väldigt gammal jämfört med Tesla.

I sportläget är Teslans acceleration verkligen magvridande. Att sugas iväg med sådan kraft utan någon ljudkuliss eller annan förvarning är en märklig men härlig upplevelse. Effekten letar sig ner i asfalten bra trots väta. Men i snömodden märks det tydligt att antispinn- och antisladd-systemen inte anpassats till svensk vinter. Speciellt i sportläget där accelerationen är tydligt kraftigare än i det långsammare ”chill”-läget. Vid omkörning över moddsträngarna släpper det kvickt och obehagligt.

Model 3 upplevs väldigt bakhjulsdriven när greppet släpper – trots att det sitter en elmotor på vardera hjulaxel som tillsammans gör bilen fyrhjulsdriven. I svängarna är Model 3 smidig utan att förmedla någon vidare känsla i ratten. Styrningen har tre olika segheter som är tydligt kännbara. Även bromskraftåtervinningen är ställbar i två steg men Model 3 blir aldrig lika frirullande som Konan.

På den här punkten är Hyundai bättre då regenereringen ställs med hjälp av paddlar som på en vanlig bil i stället skulle byta växlar. Tre lägen finns, men hålls vänsterpaddeln in motorbromsar bilen så mycket det går tills paddeln släpps, då återgår regenereringen till tidigare valda nivå. Fungerar perfekt och gör det lättare att köra elbil utan att skivbromsarna ska användas och sno den annars återvunna energin.

20-tumshjul är standard för Performance men vanliga Model 3 har 18-tummare. Något som nog är att föredra då fjädringskomforten går åt det stötigare hållet. Och trots att däcken är relativt smala, 235 mm fram och bak, är däckljudet för högt i en så här dyr bil. Att Kona låter ungefär lika mycket kan vi lättare köpa då den är billig i sammanhanget.

Tesla Model 3 är inte så revolutionerande som ryktet har gjort gällande. Ännu. Model 3 är helt enkelt för dyr. Tesla har länge lovat att det ska komma en instegsmodell för 35 000 dollar. Den så kallade ”standard range” börjar tillverkas under andra halvåret 2019 för USA, men det kommer dröja ett tag innan den kommer till Sverige. Och mellanversionen, medium range, börjar tillverkas för Europa i mitten av det här året.



Designen är speciell med sina smala strålkastare. Laddluckan gömmer sig i grillen.

Så billigare Teslor är på väg, men i dag står Tesla kvar som en dyr men rolig, teknikspäckad och futuristisk klick på den svenska marknaden. Prisvärd är däremot Hyundai Kona electric och Tesla är fortfarande inte i närheten av att konkurrera som folkets elbil. Ställer vi i stället Model 3 mot den stora skaran elbilar som i dag erbjuds ligger Teslan verkligen som en personlig favorit, men 767 200 kr är väldigt mycket pengar…

Stolkomforten är bra och sittpositionen är hög.



Formspråken i fören skiljer sig till större del från Teslas större modeller, S och X.

Tesla Model 3 Performance

Pris

767 200 kronor, säljs nu, första kundleverans februari 2018.

Motor

El. Elmotor fram 200 hk (147 kW), elmotor bak 287 hk (211 kW), total effekt 462 hk (340 kW), batterityp litiumjon, 75 kWh.

Kraftöverföring

Motor fram och bak, fyrhjulsdrift. Direktdrift.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning

Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

Bromsar

Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum, däck 235/35 R20.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 288, längd 469, bredd 185, höjd 144, spårvidd f/b 158/158. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1 847, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 0. Tank 0 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 425 liter bak, 85 liter fram.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 3,5 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP)
Räckvidd 530 km.

Garantier
Nybil 4 år/8000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 4 år, lack 4 år, assistans 4 år, Batteri 8 år/19 200 mil.

Skatt
360 kronor per år de första tre åren.

Plus
Prestanda. 0-100 km/h på 3,5 s är sportbilsprestanda och kraftutvecklingen är direkt.
Modern. Interiören är verkligen något utöver det vanliga och funktionen är bra.

Minus
Dyr. Model 3 är en dyr bil, inget snack om saken. Billigare alternativ utlovas.
Högljudd. Däckljudet på landsväg är i högsta laget för en bil i den här prisklassen.



Notera glastaket som går över hela taket.

Model 3 har ingen vanlig bilnyckel.
Koppla ihop bil och mobil så behöver du inte ens nyckelkortet.



Mätarkluster saknas i Model 3 och ger i Kona bra information om energiåtgång.

Hyundai Kona Electric

Pris
409 900 kronor, säljs nu.

Motor
El. Elmotor 204 hk (150 kW), batterityp litiumjon, 64 kWh.

Kraftöverföring
Motor fram, framhjulsdrift. Direktdrift.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 meter.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R17.

Mått/vikt **(cm/kg)**
Axelavstånd 260, längd 418, bredd 180, höjd 157, spårvidd f/b 156/158. Markfrigång 15,8. Tjänstevikt 1 792, maxlast 378, max släpvagnsvikt 0. Tank 0 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 332-1 114 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 7,6 s, toppfart 167 km/h.

Bränsleförbrukning **(NEDC)**
Blandad körning 1,43 kWh/mil.

Bränsleförbrukning **(WLTP)**
Räckvidd 449 km.

Garantier
Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans 5 år, Batteri 8 år/20 000 mil.

Skatt
360 kronor per år de första tre åren.

Plus
Pris. 409 900 kr innan skattebonus är det klart bästa argumentet för Kona electric.
Räckvidd. Även om den angivna räckvidden är kortare än Teslas är 449 km i WLTP bra.

Minus

Dyster. Interiören är mörk och plastig. Raka motsatsen mot Teslas luftiga dito.

Säkerhet. I testet i nummer 26/2018 visades brister i bromsprestanda och älgtest.



Vinnare: Hyundai Kona Electric

Någon vill-ha-känsla finner jag inte i mig själv när jag ser eller kör Kona electric. Det är för plastigt, mörkt och gammaldags invändigt. Körmässigt bjuder inte heller Kona till särskilt mycket, i Sportläget är drivlinan pigg men de positiva intrycken stannar där.

Men det går inte att bortse från prisskillnaden och rent krasst är faktiskt inte Tesla Model 3 så mycket bättre än Konan. Bägge kommer ungefär lika långt på el, har samma ladduttag (CCS) och är lika bullriga och stötiga på vägen. Sen att Teslan är supersnabb och har en snyggare och bättre interiör är såklart väldigt trevligt, men inget som räcker för att bärga hem segern den här gången.

Hyundai Kona electric är Sveriges mest prisvärda elbil, vilket också är den stora anledningen till duellsegern!



GALLERI
Hyundai Kona Electric
9 bilder



GALLERI
Tesla Model 3
74 bilder

BIOENERGI

13. Ford uppmärksammar arbetet med fordon för el och för biodrivmedel

11 mars 2019

Ford har bedrivit utveckling inom drivmedel under mer än ett sekel. I år är det 90 år sedan Fords Edisons Institute invigdes. I samband med firandet uppmärksammar Ford sitt arbete med fordon för drift med el och med biodrivmedel.



Henry Ford och Thomas Edison tillsammans 1929, vid en invigning vid Edison Institute. Glödlampan som Edison gav Ford i present finns fortfarande kvar i museets ägo.

I år är det 90 år sedan Henry Ford invigde ”The Edison Institute” på Fords fabriksområde i Dearborn utanför Detroit. Edison Institute grundades för att sprida kunskap om elektricitetens och teknikens möjligheter och var en hyllning till Henry Fords nära vän Thomas Edison, som exakt 50 år tidigare uppfunnit den första användbara glödlampan.

För exakt 90 år sedan, 1929, invigde Henry Ford ”The Edison Institute” som en hyllning till sin nära vän Thomas Edison, för att sprida kunskap om elektricitetens möjligheter och om teknisk innovation. I slutet av 1800-talet hade Henry Ford varit anställd hos Edison, och såg många fördelar med elektriciteten.

Var tredje bil var elektrisk

Henry Ford – och framför allt hans fru Carla – trodde starkt på elektriska bilar redan under T-Fordens första tid på 1910-talet. Vid den här tiden var bensinmackarna få, bensinmotorerna tunga att starta med startvev och räckvidden på elbilarna bara runt 20 procent kortare än för bensinbilarna.

Första världskriget satte stopp för elbilen

Runt sekelskiftet var en dryg tredjedel av alla bilar som såldes i USA elbilar. Till exempel gick 90 procent av alla taxibilar i New York på el. Elbilen hade en glansperiod, men tyvärr kom första världskriget i vägen för den vidare utvecklingen. Tack vare elstart och fler bensinstationer blev bensinbilen dominerande efter kriget.

Ford först i Sverige med etanol

Istället fick vi så småningom andra alternativa drivmedel. Henry Ford hade redan i början av 1900-talet experimenterat med olika växtbaserade alkoholdrivmedel istället för bensin. Knappt 100 år senare, 2001, var Ford först i Sverige med bensinbilar som också kunde drivas på etanol, och flera andra märken följde efter. På 15 år sålde Ford över 50 000 Flexifuel-bilar, innan det höga E85-priset gjorde att efterfrågan minskade. Ford hade också i mitten av 90-talet flera eldrivna bilar, till exempel pickupen Ford Ranger EV.

Edison lever kvar inom Ford

Edison Institute är i dag en del av Henry Ford Museum, det största museet i USA, men Thomas Edison är fortfarande lika aktuell inom Ford, eftersom han också fått ge namn åt gruppen som helt och hållet arbetar med att utveckla Fords elektriska bilflotta. Den första modellen från Team Edison, en Mustang-inspirerad SUV, ska lanseras senare i år.

2019 – ett år av många jubileer

- I år är det 140 år sedanThomas Edison uppfann glödlampan, som förändrade vår vardagliga användning av elektricitet, och 90 år sedanHenry Ford invigde The Edison Institute för att sprida kunskap om elektrifieringens möjligheter och inspirera innovation.
- För 110 år sedan i år importerades de första tolv T-Fordarna till Sverige. (1909)
- För 100 år sedan byggdes den första sammansättningsfabriken för T-Ford i Skandinavien, i Köpenhamn, som gjorde det ännu lättare att sälja T-Ford i Sverige. Cirka en tredjedel av den danska produktionen såldes till Sverige. (1919)
- För 90 år sedan påbörjades bygget av Fordhuset i Frihamnen i Stockholm där Ford-bilar monterades ihop för den svenska marknaden ända fram till 1950-talet. (1929)
- Ford Motor Companys svenska aktiebolag startade 1924 och fyller 95 år i år. (1924)

10 steg för minskade utsläpp av klimatgaser i transportsektorn

Alltför långsam ökningstakt av fossiloberoende fordon

Axfood ökar användningen av fossila drivmedel

Biobränslen kan klara alla Sveriges transporter

Biodrivmedel tar Södra allt närmare fossilfrihet

Biodrivmedel ökar totalt, HVO ökar mest men trist utveckling för E85

ViBilägare

14. Förslag: Gröna skyltar på el- och gasbilar

Publicerad 2019-03-11 9:44

Text Maria Dahlin

Sveriges Fordonsverkstäders Förening vill att det ska vara lätt att identifiera en elbil eller en gasbil om olyckan skulle vara framme.



Nyligen exploderade en gasbuss i Klaratunneln i Stockholm när den körde in i en begränsningsbalk.

Branschföreningen SFVF, Sveriges Fordonsverkstäders Förening föreslår nu att alla gasdrivna eller eldrivna bilar bör ha en grön registreringsskylt. Det skulle göra det lättare för omgivningen och räddningspersonal att vidta rätt åtgärder vid en olycka.

– Eftersom vagnparken av miljöfordon ökar är det viktigt att polisen och räddningstjänsten snabbt får kunskap om vilka steg som måste vidtagas, för att undvika att någon skadas eller dör i onödan. Detta kan man exempelvis underlätta genom att alla gas- och e-fordon har gröna nummerplåtar, säger Bo Ericsson, vd för SFVF. Han fortsätter:

– Det borde vara 300 meters säkerhetsavstånd från en gasdriven buss eftersom gastankar kan flyga långt om inte säkerhetsventilen hinner lösa ut. Hinner säkerhetsventilen lösa ut, blir eldsflammorna upp emot 10–15 meter långa.

Det existerar redan gröna registreringsskyltar, de är till för fordon med så kallad saluvagnslicens. Enligt Transportstyrelsen ger licensen innehavaren rätt att under vissa förutsättningar köra oregistrerade och avställda fordon på svenska och även nordiska vägar och är till för de som yrkesmässigt tillverkar, transporterar eller handlar med fordon eller släpfordon.



15. Volvo 142-låten!

Publicerad 2019-03-08 15:38 **av Jim Lundberg**

Volvo 140 började tillverkas redan i slutet av 1966 och då enbart som fyradörrars. Men redan i början av 1967 kom tvådörrarsmodellen.



FILM: https://youtu.be/Tcs87rRKuRA

1968 kom kombimodellen 145. Detta år hade Volvo tre kombimodeller, eller stationsvagar som de också kallades; Duett, Amazonkomibin samt nykomlingen 145. 1969 fick 140-serien den nya B20-motorn som även hamnade i Amazonen. 1974 tog det slut. Volvo 240, "Sveriges tråkigaste bil", tog över stafettpinnen.

140-modellen fyller faktiskt 53 år i år - det är klart att den ska besjungas!



16. Bil och mode på museum

Publicerad 2019-03-10 12:54

Text Mårten Carlsson

I Malaga ligger ett museum som visar upp både bilar och kläder genom tiderna. Museo Automovilístico y de la moda heter det och här kikar vi på lite av de äldre objekten.



Bildspel
20
AUTOMOVILISTO MALAGA 1

Klassiker

17. Grattis Chevrolet Malibu!

Publicerad 14 mars **2009**

I dag när Matilda och Maud har namnsdag passar vi på att hylla Malibu!



Malibu är en fashionabel ort vid Stilla Havet i Kalifornien.

Det är också ett modellnamn som funnits på många årgångar av Chevrolet, faktiskt sju olika generationer.

Mellan 1964 och 1977 var Malibu ett tilläggsnamn till Chevelle men blev en egen modellserie 1978.

Inga Malibu tillverkades 1984-1996 men sedan 1997 har Malibu åter funnits på Chevrolets program.



En bilmodell som närmar sig slutet av sin bana får ofta tilläggsnamnet Classic, men denna Chevelle Malibu Classic befinner sig mitt i livet. Den är av årsmodell 1975 och tillhör den tredje generationen Malibu som fanns 1972-1977. Sista året var den faktiskt större än Caprice som blev downsized 1977.



Downsizing kom 1978 till Malibu med styling liknande den Caprice som var helt ny året innan men ett nummer mindre. Årliga förändringar blev sedan mycket små och 82:an på bild är utseendemässigt representativ för hela fjärde generationen 1979-1983.



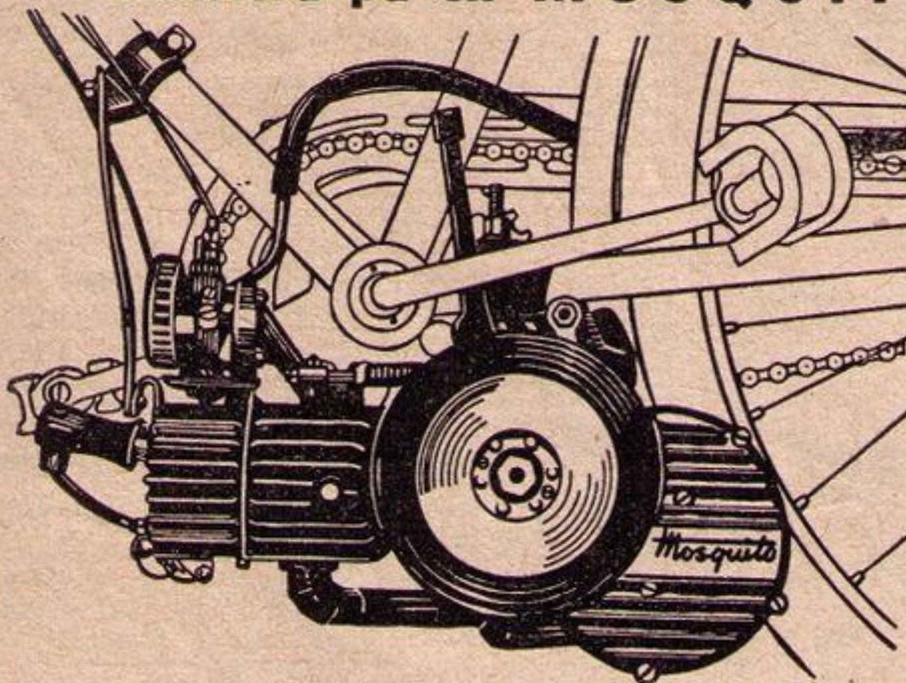
Namnet Malibu återupptogs 1997 på Chevrolets version av en rad ganska identitetslösa modeller med framhjulsdrift med plattformen Epsilon. Inget en svensk jänkebilsfan går i spinn av.



Nu aktuell Chevrolet Malibu är ännu en i raden av generiska fronthjulsdrivare från GM. På samma plattform som Opel Vectra kom 2008 en ny Malibu som fått mycket lovord i amerikansk motorpress. Lär inte komma till Sverige för här får vi Chevor från Korea i stället.

ÅK BEKVÄMARE för 6 öre milen

– montera på en MOSQUITO



Mosquito är lättskött, oöm och rekordekonomisk. Lätt att starta och köra för alla. Tändningssystemet helt inkapslat. Driver direkt på bakhjulet utan kedja. Motorns placering ger stabilitet och skydd mot oljestänk. Motorn kan frånkopplas med en spak, om man vill "trampa sig fram".

Nettovikt ca 7 kg. 0,1 lit/mil. 38 cc. 30 km/tim.

Mosquito Världens mest sålda CYKEL-MOTOR

Generalagent:

COMO M. & T. BJERKE AB

Grevgatan 49 STOCKHOLM Ö. Tel. 63 03 40

SLUT